انعكاسات جزر الغوارق على الملاحة في شط العرب

أ.م. سوسن صبيح حمدان
الجامعة المستنصرية/ مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية
sawsansabeh5273@yahoo.com

الملخص:

شهد شط العرب ظهور العديد من الجزر الصغيرة وأشباه الجزر منذ تسعينيات القرن الماضي بفعل تراكم كميات كبيرة من الطمى لمدة زمنية طويلة فوق قطع بحرية غارقة، أخذت تعرقل حركة الملاحة في الشط، كونها تساهم في تردي أعماق القناة الملاحية، وتضعف من السلامة البحرية نتيجةً لحدوث اصطدامات مع السفن المارة، كما تؤثر في إحداث تغيرات جغرافية في المجرى المائي للقناة الملاحية، فضلاً عما تسببه من ارتفاع معدلات التلوث نتيجةً لتسرب بعض حمولاتها للمياه، وعلى الرغم من المحاولات العديدة التي قامت بها الجهات المسؤولة عن النشاط الملاحي في شط العرب، لمعالجة مشكلة انتشار الغوارق، والتحامها مع البيئة الطبيعية، الا أن هذه الجزر لاتزال قائمة لذا توصي هذه الدراسة بتكثيف الجهود من اجل التخلص من هذه الجزر وتعميق القناة الملاحية لتطوير الموانئ.

كلمات مفتاحية (جزر، شط العرب، الملاحة)

المقدمة:

ينساب شط العرب بمياهه الخضراء كعقد يطوق جيد البصرة منذ الأزل، تتفرع منه العشرات بل المئات من الأنهار الصغيرة، حفرتها الطبيعة ويد الإنسان لتزيد من الخصب والنماء في أراضيها الزراعية، وتسمح للزوارق الصغيرة أن تنتقل هنا وهناك رابطةً أطرافها البعيدة مع مركزها، كما يربطها شط العرب مع مدن العراق الأخرى وفي بعض الأحيان مع العالم، غير أن هذا النهر- المصدر الوحيد لتوفير الماء والغذاء لسكان المحافظة. يعاني اليوم من العديد من المشاكل البيئية، التي يكاد ينوء بحملها، وربما ما تركته الحروب والعمليات العسكرية التي استمرت لعدة عقود، من مخلفات وغوارق لا تزال مستقرة في قاع النهر ويصعب إزالة الكثير منها، واحدة من المشاكل الخطيرة التي يعاني منها شط العرب، لما تسببه من تلوث و اعاقة للنشاط الملاحي فيه.

الهدف:

ترمي هذه الدراسة بيان التأثيرات السلبية التي تتركها جزر الغوارق على النشاط الملاحي في شط العرب باعتباره منفذ مهم للخليج العربي.

المشكلة:

يمكن اجمال مشكلة البحث بالتساؤل التالي: ما مدى التأثيرات السلبية التي تتركها هذه الجزر على شط العرب؟ هل تقتصر هذه الاثار على الملاحة؟ أم تتسبب بمشاكل اقتصادية وبشرية اخرى؟

الفرضية:

إنَّ وجود العديد من القطع البحرية العسكرية الغارقة في شط العرب وعدم ازالتها لفترة طويلة لأسباب فنية أو مادية، دفع بالطبيعة للتعامل معها بشكل عفوي، بتراكم الطين والرواسب فتشكلت بهيئة جزر عرفت بـ(جزر الغوارق)، اصبحت تقف عائقاً أمام السفن التجارية، كما تتسبب بمشكلات بيئية مختلفة.

الهيكلية:

جاء البحث في ثلاث محاور رئيسية، خصص الاول لنشوء وتكوين شط العرب، وبيان أهم الخصائص الجيومورفولوجية والهيدرولوجية للنهر، أما المحور الثاني فجاء ليستعرض نشوء الجزر في شط العرب وبروز ظاهرة جزر الغوارق، في حين تناول المحور الثالث تأثير جزر الغوارق على الملاحة في شط العرب.

أولاً/ نشوء شط العرب وتكوينه:

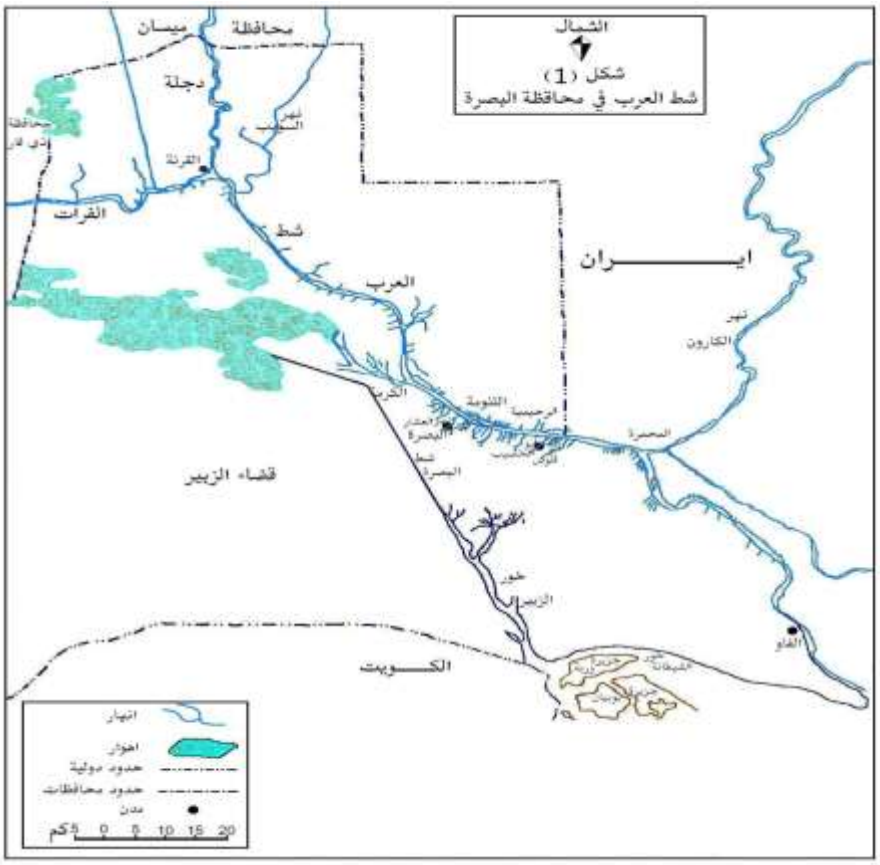
يُعدُّ شط العرب أهم قناة تصريفية لمياه دجلة والفرات تجاه الخليج العربي، يمثل مجراه وادياً نهرياً يأخذ اتجاه شمالي ـ غربي جنوبي ـ شرقي، يحتل الجزء الشرقي من محافظة البصرة، بين دائرتي العرض ٠٠ ̄ ٣١° ـ ٥ ̄ ٢٩° شمالاً، وخطي الطول ١٤ ̄ ٤٧° ـ ٣٠ ̄ ٤٨° شرقاً[١].

٢- الخصائص الجيولوجية والجيومورفولوجية:

يقع حوض شط العرب كلياً في منطقة منبسطة التضاريس ضمن حدود الجزء الأسفل للسهل الرسوبي، إذ يتميز هذا السهل بالرواسب السميكة التي تكونت بفعل نهري دجلة والفرات والمتكونة أساساً من الغرين والطين، يقع وادي النهر بين نطاقين تكتونيين الأول (الدرع العربي المستقر) في الجزء الجنوبي ـ الغربي والثاني هو(حزام الالتواء غير المستقر في إيران) في الجزء الشمالي ـ الشرقي، ويتميز هذا النطاق بوجود العديد من التراكيب التحدبية تحت السطحية ذات الميل البسيط التي لا تظهر أي انعكاسات واضحة على سطح الأرض[٢].

وعلى الرغم من أنَّ شط العرب قد تكون من التقاء نهري دجلة والفرات، إلا إن الباحثين اختلفوا في كيفية نشوء مجراه، إذ يرى البعض إن الترسبات التي كونها نهر (الكارون) والوديان الآتية من جهة الشرق تسببت في نشوء سد في فم الخليج، أخذ يعوق مياه الرافدين من الوصول إليه ثانيةً، وأخذت تنزل بصورة تدريجية نحو الخليج مكونةً شط العرب، في حين إن هناك رأي يقول بحدوث

نشاط تكتوني أدى إلى انقطاع نهر الفرات عن مصبه القديم*، تحول مجراه نحو نهر دجلة مما أدى إلى تكوين شط العرب[٣]، وقد حدث أن غير نهر الفرات مجراه عدة مرات، فبعد أن كان يلتقي بدجلة عند مدينة القرنة، أصبح داخلاً في هور الحمار، ويرسل مياهه من هناك عن طريق جدول (كرمة علي)[٤]، لذلك فالقسم الواقع بين القرنة وكرمة علي كان يعتبر جزء من نهر دجلة، ولذا اختلفت الآراء حول طول مجرى شط العرب، فقد اشارت بعض الدراسات الى أنه يبلغ ١١٦كم[٥]، في حين بينت دراسات اخرى أن طوله يبلغ ١٩٥كم[٦]، وقدره البعض الآخر بحوالي ٢٠٤كم[٧] من منطقة التقاء الرافدين حتى مصبه في الخليج العربي، لاحظ الشكل(١).



المصدر: سوسن صبيح حمدان، التوزيع المكاني للأنهار الحدودية ودورها في العلاقات العراقية الايرانية، مجلة كلية التربية، الجامعة المستنصرية، العدد ٤، لسنة ٢٠١٠م.

يمتاز وادي شط العرب بكونه وادياً واسعاً وضحلاً، يخضع لتأثيرات مرحلة الشيخوخة من دورته الجيومورفولوجية[٨] التي تميزها ظهور الالتواءات والجزر النهرية، وتتفوق فيه معدلات الترسيب على معدلات الحت، والذي يؤشرها وجود منعطفات نهرية متعددة والحواجز الجزرية التي تتوسط المجرى، ويمتلك الوادي سهلاً فيضياً ضيقاً من الاراضي الممتدة على جانبيه لمسافة تصل في

اتساعها الى ٢كم، وتبعاً لموقعه الجغرافي يحد واديه من الشمال الاهوار والمستنقعات، المتمثلة بأهوار القرنة، فيما يحد هور الحمار المسطحات الشمالية ـ الغربية لمجرى شط العرب، أما هور الحويزة فإنه يحاذي المسطحات الشمالية ـ الشرقية للمجرى، ومن الشرق يحاذيه سباخاً ملحية كبيرة، ابتداءً من ملتقى دجلة والفرات وحتى ملتقى الكارون بمجرى شط العرب، وتحترق هذه المنطقة عدة شبكات من القنوات الإروائية المتروكة، والسداد الطبيعية والصناعية والبحيرات الجافة، وبعض المجاري المائية الجافة، أما من الجهة الجنوبية ـ الشرقية فيقع مصب شط العرب في الخليج العربي إذ يعمل وادي النهر على بناء دلتا مصبه الكبير[٩].

٢- الخصائص الهيدرولوجية لشط العرب:

يتباين عرض وعمق شط العرب مكانياً ويزداد عرضاً وعمقاً بالاقتراب من المصب، إذ يبلغ معدل العرض ٢٥٧م عند القرنة بعمق ٧م، وعند مدينة البصرة في منطقة العشار يبلغ عرضه ٤٤٥م بعمق ١٠م، أما منطقة المصب فيصل عرضه الى ٢٣٠٠م بعمق ٢٥م، ونظراً لاختراق النهر منطقة سهلية منبسطة لذا يتراوح معدل انحدار مجراه ١ ـ ١,٥سم/كم، يصل مجموع ايراده السنوي الى ٣,٤٣١مليار م^3، بمعدل تصريف ١٠٧,٥م^3/ثا، وتتباين مناسيب شط العرب فصلياً ليبلغ اعلى معدلاتها شتاءً ١و٦٨م و ١,٧٠م في الربيع و ١,٢٠م صيفاً كما تسجل ادنى معدلاتها خلال فصل الخريف أذ يبلغ ٠,٩٥م[١٠]، أما مساحة الحوض فتصل الى ١٤٣١,٢كم^2[١١].

يتأثر شط العرب بالظروف الهايدرولوجية لأعالي حوضي دجلة والفرات، وبالظروف المناخية التي تسود المنطقة وتنعكس على معدلات تصريفه وحمولته النهرية[١٢]، فضلاً عن تأثره بظاهرة المد والجزر ذي النمط النصف يومي، أي حدوث موجتين للمد وموجتين للجزر خلال يوم مدي واحد يستغرق ٢٤ساعة و ٥٠ دقيقة، وذلك من خلال تقدم موجة المد في الخليج العربي باتجاه مجرى النهر، وتستغرق فترة المد والجزر حوال (٧ ـ ٦) ساعات على التوالي [١٣]، وأهم تأثيرات هذه الظاهرة هو تكوين السداد ومنها سد الكارون عند مصب نهر الكارون في شط العرب، وسد الفاو عند مصب الشط في الخليج، وتعد هذه السداد من الظواهر الجيومورفولوجية غير الواضحة للمشاهد كونها تحت سطح الماء، وتتغير حسب كمية الرواسب العالقة أو رواسب القاع وبتأثير حالات المد والجزر أو التقاء تيارين من المياه أحدهما سريع يحمل إرسابات كبيرة (نهر الكارون) والاخر أقل سرعة (شط العرب)، وينتج عن ذلك تقليل سرعة التيار الاول وبذلك يرسب حمولته قريباً من مصبه[١٤]، كما تبرز ظاهرة اخرى في شط العرب نتيجةً لكثرة الرواسب فيه وهي تكون وانتشار الجزر على امتداد مجرى النهر لاسيما في جزئه الجنوبي.

تتعرض مياه شط العرب الى تدهور كبير في الخصائص الكمية والنوعية بسبب قلة تصريف الانهار المغذية له وتدهور نوعيتها، مما ساهم بانخفاض في منسوب النهر وبالتالي توغل كميات

كبيرة من المياه البحرية المالحة من الخليج العربي الى كل مجرى شط العرب واطراف دجلة والفرات، مكونةً اسفيناً ملحياً يزداد تقدماً في موسم الصيهود وفي فترات المد العالي وكذلك عند اشتداد الرياح الجنوبية ـ الشرقية، ويتراجع هذا الاسفين عند ارتفاع مناسيب المياه وفي فترات المد الواطئ وعند هبوب الرياح الشمالية ـ الغربية[١٥].

ثانياً/ نشوء الجزر في شط العرب وبروز ظاهرة جزر الغوارق:

تقوم معظم الانهار ببناء اشكال ترسيبية عديدة أهمها السهول الفيضية والحواجز النهرية والدلتاوات والجزر، ويحدث الترسيب عندما تتدنى سرع التيار الى أقل من سرع الترسيب للدقائق الرسوبية المتحركة في تيار النهر الجاري، وتتدنى سرع التيار عند مصبات الانهار كما تتوزع مصادر الرواسب النهرية بين الرواسب المشتقة من حت القاع والضفاف الى الرواسب النهرية عبر روافده من أعالي حوض التصريف، ويظهر في الاجزاء الدنيا من شط العرب مؤشرات واضحة حول نظام الترسيب في النهر ونتائجه، حيث يتأثر بالرواسب التي يحملها اليه أنهار دجلة والفرات والكارون، والتي تتراوح بين ١٦٧الف ـ ٢٠٣,٢الف طن/سنة[١٦].

تكوين الجزر في شط العرب:

هناك العديد من العوامل التي أسهمت في زيادة كمية الرواسب في شط العرب، ولعل من أهمها، عملية تجفيف الاهوار خلال التسعينيات من القرن الماضي، إذ اضافت حوالي ٣٠مليون طن/سنة من الطمى الى شط العرب كانت تتجمع في الاهوار أثناء دخول نهري دجلة والفرات اليها[١٧]، كمات إن توقف عملية الكري وتعميق مجرى النهر منذ عقد الثمانينيات من القرن الماضي بسبب الحرب العراقية ـ الايرانية تسببت بظهور وتراكم كميات كبيرة من الرواسب في الشط، كما ادت العمليات العسكرية الى احداث بعض التغيرات في الاشكال الجيومورفولوجية لمجرى النهر كأنشاء السدود والحواجز وردم الكثير من المجاري النهرية الفرعية والانهار المتفرعة عن شط العرب لإنشاء الطرق والجسور الترابية[١٨]، وتضاعفت هذه المشكلة في العقود اللاحقة بسبب الاوضاع الاقتصادية والسياسية التي مرت على العراق.

من أبرز الاشكال الجيومورفولوجية الناتجة عن عملية الترسيب هي الجزر النهرية، ويقترن بناء هذه الجزر في شط العرب بعجز النهر عن نقل قسم من حمولته خلال مجراه، وكلما ازداد عجز النهر نشطت معه عملية بناء الجزر، وينتج العجز عن هبوط في سرعة النهر فيتخلى عن قسم من حمولته ويرسبها في القاع على هيئة حواجز من مواد خشنة، ثم يستمر في الإرساب حول هذه الحواجز أو على سطحها، لاسيما اثناء ارتفاع مناسيب المياه في فترات الفيضانات العالية، فتبدأ الجزر بالظهور والنمو، وغالباً ما تواجد هذه الجزر سواء كانت طولية الشكل أو عرضة في وسط

المجرى، وتزداد ثباتاً بنمو النباتات الطبيعية فيها، إذ يعمل على تماسكها وزيادة حجمها بواسطة سيقانه وجذوره التي تصبح مصيدة جيدة للرسوبيات أثناء موسم زيادة منسوب المياه[١٩].

إن نشاط شط العرب في بناء وازالة الجزر أصبح مقتصراً على ناحيتين في هذه المرحلة من دورته الجيومورفولوجية، اولهما توسيع جزره النهرية التي دأب على بناءها والتي غالباً ما تلتصق بالجزر القريبة منها، وثانيهما بناء جزر نهرية جديدة عوضاً عن تلك التي تختفي نتيجة التحام البعض منها بالجانب الايراني، بحيث تبدو بعض اجزاء المجرى وكأنها ارخبيل من الجزر، كما ويلاحظ وجود تغير في نشاط النهر في مجال بناء الجزر النهرية، فقد كانت الجزر المنتشرة في مجرى النهر قبل سنة ١٩٥٢ معدودة، تشكلت في أعرض جزء منه، ولم يبدأ النهر ببناء أغلب جزره الا بعد العام ١٩٧٦، الا إن الاختلاف الواضح بين طبيعة الجريان وسعة المجرى هيأ للنهر فرصة مناسبة لبناء المزيد من الجزر النهرية، الا أنه في العام ١٩٦٢ كانت هناك حالة تراجع كبيرة وشاذة في عدد الجزر ومساحتها، نتيجة الفيضانات التي انتابت مجرى النهر خلال الخمسينيات الستينيات من القرن الماضي متسببةً في اكتساح وتفتيت النوى الاساسية لهذه الجزر أو دمج البعض منها في الضفاف القريبة[٢٠].

يبلغ عدد الجزر المنتشرة على امتداد شط العرب ٢٤ جزيرة، أهمها ما يقع بين قضاء القرنة وملتقى الكارون بشط العرب وهي: المحمدية والسندباد والصالحية والبوارين والعجيراوية والاغوات والطويلة والشمشومية والخرنوبية والبلجانية وأم الرصاص وأم اللباني والرميلة، أما الجزر الواقعة جنوب ملتقى الكارون بشط العرب وحتى الخليج العربي هي: جزيرة محيلة (حاج صلبوخ) وأبو داود والمطوعة وارك وخرم البحرية والزيادية وشطيط والدواسر وأم الواوية ومنيوحي ومعاوية والكطعة، لاحظ الشكل (٢)، ويعتقد إن نشأت هذه الجزر يعود الى أكثر من ٢٠٠سنة خلت، وذلك أما بفعل حركات تحت سطحية كجزيرة المحمدية وأم الرصاص ، أو بفعل تجمع الرواسب النهرية من شط العرب ونهر الكارون ونمو هذه الرسوبيات وارتفاعها عن مستوى المياه، وتصلبها مكونةً جزر ذات طبيعة طينية ـ غرينية[٢١]، مثل جزيرة السندباد والشمشومية والبلجانية.

شكل (2)
الجزر المتكونة في شط العرب

المصدر: وفيق الخشاب واخرون، الموارد المائية في العراق، مطبعة جامعة بغداد، بغداد، ١٩٨٣

إن هذا التباين في بناء الجزر خلال النصف الثاني من القرن العشرين والعقد الاول من القرن الحادي والعشرين يشير الى التناقص المستمر في الوارد المائي وعدم حاجة التصريف المائي الى مجرى بهذه السعة مما يدفع بالنهر الى ترسيب المزيد من حمولته التي ينوء بها في محاولة لتقليل من سعة المجرى ليتناسب مع حجم المياه المتدفقة خلاله.

جزر الغوارق في شط العرب

شهد شط العرب ظهور العديد من الجزر الصغيرة وأشباه الجزر منذ سنوات قليلة ماضية بفعل تراكم كميات كبيرة من الطمى لفترات زمنية طويلة فوق قطع بحرية غارقة، ففي أعقاب الحرب العراقية ـ الايرانية ونتيجة لتدمير الكثير من السفن وناقلات النفط والزوارق وقطع من الاسلحة الثقيلة وغرقها في شط العرب*، اصبحت بمثابة مصائد للرواسب النهرية أذ بدأ النهر ببناء اسس جزر اخرى على حساب الاراضي العراقي، لاحظ صورة (١).

صورة (١)
أحد السفن الغارقة في شط العرب

شكلت هذه القطع الغارقة نواة لبناء هذه الجزر، فأخذت الرواسب تتجمع حولها تدريجياً وارتفعت فوق سطح الماء بشكلٍ واضح، وحسب احصائيات مديرية التفتيش البحرية التابعة لشركة الموانئ العراقية فقد بلغت عدد السفن الغارقة (٢٨٠) سفينة[٢٢]، وبلغ عدد جزر الغوارق في شط العرب (١٥) جزيرة حتى العام ٢٠٠٥، بمساحة (٥٠٨٧) دونم[٢٣]، وعلى سبيل المثال لا الحصر يوجد حالياً جزيرتان صغيرتان في الجانب العراقي من شط العرب في الجهة المقابلة لمدينة المحمرة (خرمشهر) الايرانية وتحديداً قرب جزيرة (الشاهينية)، قامت الاولى على حطام سفينة هندية والثانية على حطام سفينة ايرانية، وإن مساحة هذه الجزر في اتساع مستمر جراء تعرضها لتيارات مائية محملة بالأطيان، وأن ما يثير القلق أن هناك العديد من الاسر استوطنت بعض هذه الجزر[٢٤].

ثالثاً/ تأثير جزر الغوارق على الملاحة في شط العرب:

يشكل شط العرب ممراً ملاحياً مهماً بالنسبة للعراق لاسيما وإن السواحل العراقية ذات امتدادات محدودة، إذ يمتلك العراق واجهة بحرية تمتد من (راس البيشة) وانتهاءً بأم قصر في مدخل (خور الزبير) بطول (٥٥,٥٦كم)[٢٥]، وبحراً اقليمياً يعد الاصغر في المنطقة بمساحة(٧٢ميل٢) ولا شك إن هذه الخصائص تجعل البحر الإقليمي خالي من الثروات الطبيعية والمعدنية، كما يؤدي إلى تقييد استقبال السفن ذات الغاطس الكبير[٢٦].

يبلغ طول الممر المائي الصالح للملاحة في شط العرب بين (١٨٠ ـ ١٨٥كم) منها (١١٢كم) يصلح لمرور البواخر ذات الغاطس (٩م)، أي لغاية ميناء المعقل، بسبب عمق المياه التي تصل إلى (٩ ـ ١٨م)، حيث إن تصريف مياه شط العرب عند هذا الميناء في السنة الاعتيادية يبلغ (٩١٩م^3/ثا) بينما يبلغ عند الفاو(١٢٦٩م^3/ثا) بزيادة قدرها (٣٥٠م^3/ثا) حتى أواخر السبعينيات، مما ساعد ذلك على دخول السفن ذات الغاطس (٩م) في أثناء المد، بلغت أعداد السفن الداخلة إلى ميناء المعقل قبل الحرب العراقية ـ الإيرانية حوالي (٣٠٠٠) سفينة بمختلف الأحجام، في حين يكون شط العرب ما بين مدينة البصرة والقرنة أقل صلاحية للنقل المائي، لذا لا يمكن اجتياز المنطقة المحصورة بين البصرة والقرنة إلا من قبل السفن ذات الغاطس (٣ ــ٤,٥م) عند الفيضان[٢٧].

ونظراً لأهمية شط العرب في الحركة الملاحية فقد اقيمت عليه العديد من الموانئ التجارية المهمة وهي ميناء المعقل وميناء أبو فلوس وميناء المفتية وميناء الفاو(شكل ١).

أما اليوم؛ فتعمل الرواسب الطينية على عرقلة حركة الملاحة في شط العرب، ويرافقها ظهور وتوسع جزر الغوارق التي بدأت تتشكل منذ عقد التسعينيات من القرن الماضي وحتى يومنا هذا، الامر الذي اسهم بتزايد مشاكل الملاحة.

ويظهر تأثير جزر الغوارق على شط العرب بعدة اشكال[٢٨]:

١. تردي أعماق القناة الملاحية في شط العرب، مما يؤدي الى اعاقة الملاحة ويتسبب بتعقيدات في عملية الابحار بالنسبة للسفن العملاقة.

٢ـ ضعف السلامة البحرية نتيجة حدوث اصطدامات مع السفن المارة بالمنطقة مما يعرضها للغرق.

٣. ارتفاع بورصة التأمين العالمي على السفن القادمة للموانئ العراقية فتسبب بالحاق خسائر مالية كبيرة لشركة الموانئ العراقية، كما يساهم بعزوف شركات النقل العالمية من الدخول الى المياه الاقليمية العراقية في شط العرب باعتبارها منطقة غوارق محذورة.

٤. أثرت في حدوث تغيرات جغرافية في المجرى المائي للقناة الملاحية، اذ ان وجود غوارق كبيرة يصل ارتفاعها الى ٢٠ ـ ٣٠م بطول ١٥٠م نتج عنها تجمع كميات كبيرة من الترسبات الطينية الامر الذي ساهم بتغيير اتجاهات التيارات البحرية وانجراف التربة وتآكلها.

٥. تسببت هذه الغوارق بارتفاع معدلات التلوث بسبب تسرب بعض حمولاتها للمياه العراقية؛ لأنَّ حمولات بعض السفن الغارقة، إما نفطية أو كيميائية أو مواد قابلة للاشتعال والانفجار، تعمل جميعها على الاخلال بالتوازن الطبيعي للبيئة البحرية من خلال تأثيرها المباشر على التنوع الاحيائيّ.

إنَّ وجود جزر الغوارق كان وراء غرق الناقلة (pfc2) في مياه شط العرب في العام ٢٠٠٦، والتي كانت محملة بحوالي (٧٠٠٠طن) من النفط الخام الأسود، مما أدى إلى تلوث نفطي للمياه الإقليمية العراقية بعد تسرب أكثر من (١٠٠٠طن) من النفط في مجرى القناة الملاحية في شط العرب والخليج العربي، وقامت وزارة البيئة بتشكيل غرفة عمليات طارئة في حينها وتأليف فريق عمل للسيطرة على عملية التسرب من خلال المعالجة والانتشال، وجرت عدة محاولات لانتشال الناقلة والسيطرة على التلوث الحاصل إلا إن هذه الجهود لم تحقق الغرض منها لقلة الإمكانيات لدى الوزارات المعنية وعدم توفر وسائل السيطرة على التلوث والمتمثلة بالحواجز المطاطية وآليات أخرى، فضلاً عن شدة التيار وسرعته في القنوات الملاحية، وقد تم طلب المساعدة من دول الجوار لغرض معالجة حالة التلوث وانتشال الناقلة قبل انفجار الخزانات، وقد أرسلت منظمة (memas)* ومقرها البحرين أحدى السفن المخصصة لهذا الغرض[٢٩]، وقد أدى التلوث النفطي الناتج إلى

إحداث خلل في التنوع الأحيائي للمنطقة من خلال انتشار الهايدروكاربونات على محيط البيئة المائية وتركز نسبة تلك المواد في الكائنات الحية وخاصةً الأسماك[٣٠].

معالجة مشكلة الغوارق:

تعتمد الموانئ العراقية على وجود قنوات ملاحية سالكة بأعماق تستوعب غاطس البواخر المتنوعة، وتسمح بوصول البواخر الى الميناء وفق شروط السلامة والامان المعتمدة دون حوادث، لذا اعطت وزارة البيئة العراقية منذ تأسيسها في العام ٢٠٠٣، اولوية لتطوير مجرى شط العرب، وتطوير الموانئ العراقية، ومن أهم الاعمال التي وضعت في استراتيجيتها للنهوض بواقع القطاع البحري هي انتشال الغوارق وحفر القنوات البحرية والممرات الملاحية وفق برنامج الحفر السنوي للوصول الى الاعماق التي تسمح بمرور السفن الضخمة، لذا ابرمت الشركة العامة للموانئ العراقية عقداً مع شركة (توزلا) التركية لانتشال الغوارق من المياه العراقية، وقامت بانتشال (٧) غوارق في العام ٢٠٠٣ ثم توقفت عن العمل أعقاب تدهور الوضع الامني في السنوات اللاحقة[٣١]، ثم استأنفت الشركة العامة للموانئ العراقية عملها في محاولة لانتشال الغوارق فقامت منذ العام ٢٠٠٨ وبمساعدة شركة (توزلا) بانتشال (٢٥) قطعة البحرية غارقة أكبرها حجماً واثقلها وزناً (الحفارة فلسطين) زنة (٢٧٨٠طن) تطلب انتشالها الذي تم في العام ٢٠١٠ الى تقطيعها وهي تحت الماء الى اربع اجزاء، مع ملاحظة أن عملية انتشال الغوارق من القناة الملاحية العراقية ذات تكاليف عالية بفعل انعدام الرؤيا جراء تعرضها باستمرار الى تيارات مائية محملة بالأطيان مما يضطر الغواصون الى الاعتماد على اللمس في انتشال الغوارق[٣٢]، الا إن قلة التخصيصات وكثرة القيود وتحديد الصلاحيات الممنوحة للشركة العامة للموانئ العراقية فضلاً عن الاوضاع الامنية التي يمر بها العراق كلها تقف عائقاً أمام استمرار العمل في اعادة تأهيل القناة الملاحية في شط العرب وتطوير الموانئ العراقية.

النتائج:

في ضوء ما تقدم يمكن اجمال نتائج هذه الدراسة بما يأتي:

١- عدم امتلاك العراق لمياه اقليمية واسعة وساحل طويل دفعه لاستغلال الممرات المائية المؤدية الى الخليج العربي، ولاسيما شط العرب مستفيداً من اعماقه التي تسمح بمرور العديد من السفن ذات الغواطس المختلفة ومن ظاهرة المد والجزر والتي تعمل على تسهيل عملية الملاحة، لذا تعددت الموانئ المقامة على شط العرب.

٢. يمثل شط العرب قناة تصريفية لمياه دجلة والفرات والكارون، وما تحمله هذه الانهار من الرواسب تنتهي بها اليه، والتي يتعامل معها من خلال تشكيل العديد من المظاهر الجيومورفولوجية أهمها السهول الفيضية، والحواجز النهرية والدلتاوات والجزر، ويشهد شط العرب اليوم ارتفاعاً في كمية الطمى نظراً لتوقف عملية الكري وتوسيع المجرى التي كانت تتم سنوياً خلال وقبل عقد السبعينيات، كنتاج للأوضاع السياسية والاقتصادية التي مر بها العراق في العقود اللاحقة.

٣. نتج عن الحرب العراقية ـ الايرانية غرق العديد من القطع البحرية والتي اصبحت فيما بعد نواة لنشوء ونمو العديد من الجزر، اذ اخذت الرواسب تتجمع حولها تدريجياً مشكلةً جزر جديدة اطلق عليها (جزر الغوارق).

٤ـ تقف جزر الغوارق عائقاً أمام حركة الملاحة في شط العرب اذ تقلل من عمق القناة الملاحية وتعترض العديد من السفن الكبيرة، وتتسبب بخسائر اقتصادية كبيرة، فضلاً عن تأثيراتها الملوثة للشط.

التوصيات:

على الرغم من المحاولات العديدة التي قامت بها الجهات المسؤولة عن النشاط الملاحي في شط العرب، لمعالجة مشكلة انتشار الغوارق، والتحامها مع البيئة الطبيعية من خلال تراكم الرواسب حولها وتشكل جزر جديدة، الا أن هذه الجزر لاتزال قائمة لذا توصي هذه الدراسة بتكثيف الجهود من اجل التخلص من هذه الجزر وتعميق القناة الملاحية لتطوير الموانئ، ومنح الشركة العامة للموانئ العراقية صلاحيات اوسع تسمح لها بالقيام بالإجراءات التي من شأنها تطوير النشاط الملاحي ومعالجة المشاكل المتعلقة به، وتوفير التخصيصات المالية الازمة والكافية لأعمال تنظيف القناة الملاحية في شط العرب وتعميقها ومعالجة حالات التلوث، والتعاقد مع شركات اجنبية متخصصة لإزالة القطع الغارقة وجزر الغوارق المتكونة عليها.

الهوامش:

[١] . فخري هاشم خلف، مظاهر التعرية والترسيب في مجرى شط العرب، مجلة دراسات ايرانية، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد ١٤، ٢٠١١، ص٢.

[٢]. وسن صبيح حمدان، السلوك الدوري لبعض الخصائص الهيدروكيميائية لشط العرب ، بحث مقدم في ندوة قسم الدراسات الجغرافية، مركز المستنصرية للدراسات العربية والدولية، في ٢٠٠٩/٥/٢٠، بحث غير منشور.

[*] كان خور الزبير الواقع في جنوب . غرب محافظة البصرة، يمثل مجرى قديم لنهر الفرات، وكان النهران يصبان منفصلين في الخليج العربي، لمزيد من المعلومات راجع: عبد الإله رزوقي كربل ، الأنهار في محافظة البصرة، موسوعة البصرة الحضارية، الموسوعة الجغرافية، مطبعة دار الحكمة، البصرة ، ١٩٨٨، ص٦٣.

[٣]. صباح ناجي الموسوي، تصنيف خور الزبير وإمكانية تحديد مقترباته خلال مراحل تطويره المختلفة، وقائع الندوة الثالثة حول الطبيعة البحرية لخور الزبير والمسطحات المائية المجاورة، مركز علوم البحار ، مطبعة دار الحكمة ، جامعة البصرة ، ١٩٩١، ص٢.

[٤]. عبد الإله رزوقي كربل، مصدر سابق ،٦٤.

[٥] . صباح عبود عاتي، وفيصل عبد منشد، أثر العوامل الجغرافية في التباين المكاني والزماني لملوحة مياه شط العرب، مجلة كلية التربية، الجامعة المستنصرية، العدد ٢، ٢٠٠٩، ص ٨٥١.

[٦] . شكري ابراهيم الحسن، التلوث البيئي في مدينة البصرة، اطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة البصرة، ٢٠١١، ص ١٨.

[٧] . سرحان نعيم الخفاجي، تغيرات مجرى شط العرب وأثره على الاراضي العراقية، مجلة كلية الآداب، جامعة البصرة، العدد ٩٣، ص٤٣٧.

[٨] . حسن خليل حسن المحمود، وآخرون، هيدرولوجية الانهار المغذية لشط العرب، مجلة آداب البصرة، جامعة البصرة، العدد٦٧، ٢٠١٣، ص٤٤١

[٩] . فخري هاشم خلف، مصدر سابق، ص ٢.

[١٠] . شكري ابراهيم الحسن، مصدر سابق، ص١٨.

[١١] . فخري هاشم خلف، مصدر سابق، ص ٢.

[١٢] . حسن خليل حسن المحمود، التباين النهري للتصريف وتأثيره على الحمولة النهرية الذائبة والملوحة في شط العرب، المجلة العراقية للعلوم، المجلد ٥٠، العدد٣، ٢٠٠٩، ص٣٥٦.

[١٣] . صفاء عبد الامير الاسدي، وآخرون، تخمين الحد الادنى لصافي التصريف المائي في شط العرب (جنوب العراق)، مجلة آداب البصرة، جامعة البصرة، العدد ٧٢، ٢٠١٥، ص٢٩٠.

[١٤] . صباح عبود عاتي، وفيصل عبد منشد، مصدر سابق، ص ٨٥١ . ٨٥٢.

[١٥] . شكري ابراهيم الحسن، مصدر سابق، ص١٩.

[١٦] . فخري هاشم خلف، مصدر سابق، ص٩.

[١٧] . الموضوع على شبكة الانترنيت ٢٢/١٢/ ٢٠١٣، ٧:١٦م على الرابط:
http://www.f.asp?mod=f&fa=166

[١٨] . فخري هاشم خلف، مصدر سابق، ص ١١.

[١٩] . سرحان نعيم الخفاجي، مصدر سابق، ص٤٤٦.

[٢٠] . المصدر نفسه، ص٤٤٨.

[٢١] . فخري هاشم خلف، مصدر سابق، ص١١.

[*] لا يقتصر وجود القطع البحرية الغارقة على شط العرب فحسب بل تنتشر كذلك في القنوات الملاحية في خور عبد الله وخور الزبير وتعيق نشاط شركة الموانئ العراقية والسفن المتجهة نحو الموانئ.

[٢٢] . الموضوع على شبكة الانترنيت ١٨/٤/٢٠١٤، ١٢:٠٠ص، على الرابط:
http://www.alestiqama.com/?cat=7

[٢٣] . سرحان نعيم الخفاجي، مصدر سابق، ص ٤٤٨، ٤٤٩.

[٢٤] . ظهور جزر واشباه جزر صغيرة في شط العرب، صحيفة الاخبار ١٩/١٠/٢٠١٠، ١٨:٠٩م، على الرابط:
http://www.akhbar.org/home/articles2010/10/imgAslink

[٢٥] . قاسم عبد علي عذيب البهادلي ، الموانئ العراقية وأثرها في قوة الدولة دراسة في الجغرافية السياسية، رسالة ماجستير، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد، ٢٠١٠،ص٢٠٠.

[٢٦] . ترسيم الحدود العراقية . الكويتية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي ، مجلة التشريع والقضاء، الموضوع على شبكة الانترنيت ٢٠/١٢/٢٠١١، ١٠:٢٥ مساءً على الرابط:
http://www.Babnews.com/inp/category_view.asp?CID=11 .

[٢٧] . فارس مهدي محمد، صناعة وسائل النقل المائي في محافظة البصرة وآفاقها المستقبلية، رسالة ماجستير، كلية التربية، جامعة البصرة، ٢٠٠١، ص٦٥.

[٢٨] . الموضوع على شبكة الانترنيت ٢٠١٤/٤/١٨، ١٢:٠٠ص، على الرابط:
http://www.alestiqama.com/?cat=7

* منظمة معنية بمساعدة الدول الأعضاء في منظمة حماية البيئة (yopme)

[٢٩] . إقبال سعيد ، التلوث النفطي في شط العرب، الانترنيت:
http://www.aljaredah.com/paper.php?source=akbar&page=6

[٣٠] . عماد الطيب، تدهور بيئي في البصرة وشط العرب يعاني التلوث، الانترنيت:
http://www.alsabah.com/paper.php?source=akbar&page=28 .

[٣١] . تنظيف شط العرب من الغوارق سيساهم بتطوير الموانئ العراقية، شؤون بيئية ٢٠١٤/٤/٢٩، ١٠:٠٥م
الموضوع على الرابط: http://www.f.aspx?mod=f&fa=166

[٣٢] . ظهور جزر واشباه جزر صغيرة في شط العرب، صحيفة الاخبار ٢٠١٠/١٠/١٩، ١٨:٠٩م، على الرابط:
http://www.akhbar.org/home/articles ,2010/10/imgAslink

Reflections Aguarq Islands on navigation in the Shatt al-Arab

Assistant professor. Sawsan Sabih Hamdan
Mustansiriya Center for Arab and International Studies
Mustansiriya University
sawsansabeh5273@yahoo.com

Abstract:

Saw the Shatt al-Arab emergence of many small islands and semiconductor islands since the nineties of the last century due to the accumulation of large amounts of silt long periods of time over a break freely soaked, took impede traffic in the coast, they contribute to the deterioration of the depths of the navigation channel, and weaken the MSC as a result of collisions with passing ships, also affect the creation of geographical changes in the waterway of the canal navigation, as well as what caused the high pollution levels as a result of leakage of some cargoes of water, and despite numerous attempts by the authorities responsible for the shipping activity in the Shatt al-Arab, to address the problem of the proliferation of sunken ships, and docking with the natural environment, but these islands still exist, so this study recommends that efforts be intensified in order to get rid of these islands and deepen the navigation channel of the port development.